

Plaisanciers : votre guide sécurité



La mer, un plaisir
partagé.



PREVENTION



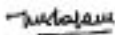
Édito

● Depuis 20 ans la Macif est le premier partenaire de la SNSM. C'est parce que la Macif est le premier assureur de la navigation de plaisance en France, qu'il m'apparaît légitime et nécessaire de soutenir l'action de la SNSM ; il y va de l'intérêt des sociétaires de la Macif et, plus largement, de l'ensemble des usagers de la mer. La solidarité, qui fonde l'action des sauveteurs en mer, est également une valeur qui anime la Macif qui a créé, dès 1987, une école de voile qui met la prévention au premier plan de son enseignement. La solidarité est une force. Elle permet de rendre la mer plus sûre. Bonne lecture et bon vent.



Gérard Andreck
Président du groupe Macif

● L'explosion de la plaisance en France a fait apparaître une nouvelle catégorie d'usagers de la mer, "consommateurs de loisirs", un peu faussement rassurés par les progrès technologiques et qu'il faut sensibiliser si l'on veut que la mer reste un espace de liberté. La SNSM, acteur principal du secours en mer, a décidé de s'investir encore plus dans la prévention et est particulièrement heureuse de pouvoir le faire avec un compagnon de 20 ans, la MACIF, très citoyenne dans ses réflexions et ses actions sur cette problématique. Le plaisancier qui est le deuxième acteur du sauvetage en mer, se doit d'être le 1^{er} ambassadeur de notre "Charte du citoyen de la mer" et plus particulièrement de ce petit guide sécurité qui n'est autre qu'un code de bonne conduite entre gens de mer.



Yves Lagane
Président de la SNSM

1

Organisation des secours en mer

Les secours en mer sont coordonnés par les CROSS (Centre Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage) sous la responsabilité des préfetures maritimes. Les CROSS sont en veille permanente et il leur appartient de choisir, de dépêcher et de coordonner sur zone les moyens adaptés à la situation (*ex le plus souvent* : les Sauveteurs en Mer).

Numéros importants

Manche Est et Mer du Nord	CROSS GRIS-NEZ	03 21 87 21 87
Manche Centrale et Ouest Cotentin	CROSS JOBOURG	02 33 52 72 13
Manche Ouest et Pointe de Bretagne	CROSS CORSEN	02 98 89 31 31
Atlantique	CROSS ETEL	02 97 55 35 35
Méditerranée	CROSS LA GARDE	04 94 61 71 10
Méditerranée	CROSS CORSE	04 95 20 13 63
Antilles/ Guyane	CROSSAG	05 96 70 92 92
Île de la Réunion	COSRU	02 62 43 43 43

Les sémaphores sont des relais des CROSS.

■ Les bons réflexes

- S'assurer avant l'appareillage du bon fonctionnement de sa VHF et mettre sur le **canal 16**, écouté en permanence par les CROSS.
- Soyez clairs et concis. Cela facilitera les interventions.
- En mer, l'arrivée des secours peut prendre un certain temps. Prenez patience.
- Ne pas encombrer le canal 16 pour des liaisons de bateau à bateau. Les voies réservées à la plaisance sont : **6, 8, 72 et 77**.

- Pour les conseils médicaux, demandez au CROSS de vous mettre en relation avec le CCMM de Toulouse (Tél. du CCMM : 05 61 49 33 33).

■ Les attentions

- Le secours de la vie humaine est gratuit, l'assistance aux biens donne lieu au paiement d'une indemnité prévue par un barème agréé par le Ministère en charge de la mer en fonction du moyen de sauvetage en action et de la longueur du bateau assisté.
- La qualité d'une transmission VHF peut parfois être mauvaise, parlez clairement et répétez votre message si nécessaire.

La solidarité en mer est une tradition

Dans une procédure de détresse, celui qui a entendu le message de détresse doit :

- faire route sur la zone concernée (si pas trop éloignée),
- si nécessaire, relayer le message au CROSS et le prévenir de sa position et de sa disponibilité,
- suivre les consignes du CROSS.



“ Un incident est un incident.
Deux incidents sont un accident,
trois incidents sont une catastrophe. ”

Procédures d'alerte et de détresse

■ Différents moyens d'alerte

- VHF **canal 16** en priorité car il est le seul moyen de repérage radio-goniométrique ou automatique.
- Le **1616** (téléphone portable) qui aboutit au CROSS.
- Les moyens pyrotechniques.
- Les moyens sonores et lumineux.
- Tout autre moyen susceptible d'attirer l'attention.

■ Les bons réflexes

- Appeler le CROSS en VHF **canal 16** (Procédure Mayday ou Pan-Pan).
- Donner le nom du bateau et son indicatif.
- Donner la position du navire.
- Indiquer la nature de la détresse.
- Indiquer le nombre de personnes à bord.
- Indiquer la nature du secours demandé.
- En cas de problème, rester sur le bateau. **Tant qu'il flotte, il reste votre meilleure planche de salut.**

■ L'homme à la mer

- Criez "un homme à la mer". Ne pas le perdre de vue (le pointer du doigt).
- Jetez immédiatement une bouée couronne.
- À la voile, lancez le ou les moteurs après s'être assuré qu'aucun bout ne traîne dans l'eau (écoute de spi par exemple).
- Notez l'heure et la position de la chute (si GPS actionner la touche "mob").
- Donner l'alerte au CROSS sur **canal 16**: procédure Pan-Pan.

- Jetez à la mer divers objets flottants pour baliser votre sillage.
- Préparez-vous à récupérer l'homme à la mer.

■ Les attentions : ce qu'il ne faut pas faire

- Se jeter à l'eau, en tous cas, pas sans être harnaché et relié au bateau.
- Perdre la personne de vue.

“ L'homme est comme le poisson,
il commence à réfléchir
quand il est pris dans l'hameçon. ”



Les **BMS (Bulletins Météo Spéciaux)** ont pour origine Météo France. Ils sont annoncés en VHF par les CROSS sur le canal 16 et diffusés sur un canal de dégagement, à **partir d'une prévision de vent de 7 Beaufort (avis de grand frais)**.

Numéros utiles :

Météo France 08 92 68 08 XX

(XX = Numéro du département côtier concerné)

ou www.meteofrance.com

Météo Consult : 3201 ou www.meteoconsult.fr

■ Les bons réflexes

Avant d'appareiller prenez systématiquement un bulletin METEO MARINE :

- Dans les capitaineries des ports de plaisance.
- Par VHF (bulletin diffusé 2 fois par jour par le CROSS : annoncé sur le **canal 16** et diffusé sur un canal de dégagement).
- En écoutant les bulletins météo marine sur différentes stations de radio publiques. *Ex* : sur France Inter vers 20h.
- Sur Internet.

■ Les attentions

- La force du vent donnée dans un bulletin est une force moyenne.
- Le plaisancier doit prendre en compte la vitesse et l'allure de son bateau : le vent réel et le vent apparent ne sont jamais les mêmes.

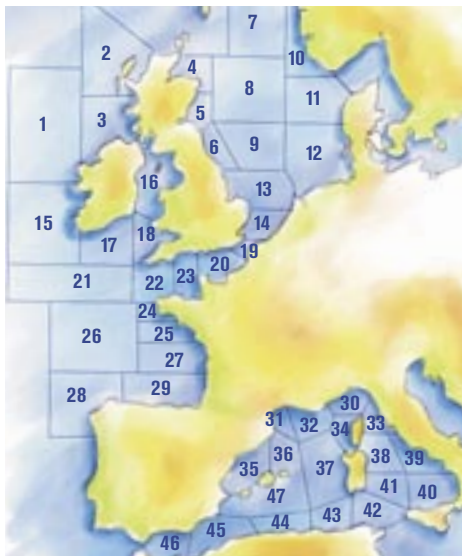
Exemple : Pour un vent moyen de 6 Beaufort, des allures contre le vent peuvent donner un **vent apparent** de 7 Beaufort. Au contraire, des allures portantes diminueront la force du vent apparent.

- Un vent réel soufflant à 6 Beaufort depuis plusieurs heures dans des zones non abritées génère une houle qui rend la navigation plus difficile. En Méditerranée le mistral peut se lever brusquement, (une quinzaine de minutes).

“
*La vie est une bougie
dans le vent.*
”



Carte des zones météo.



- 1 ROCKALL
- 2 HEBRIDES
- 3 MALIN
- 4 CROMARTY
- 5 FORTH
- 6 TYNE
- 7 VIKING
- 8 FORTIES
- 9 DOGGER
- 10 LITSIP
- 11 FISHER
- 12 GERMAN
- 13 HUMBER
- 14 TAMISE
- 15 SHANNON
- 16 IRISH SEA
- 17 FASTNET
- 18 LUNDY
- 19 PAS-DE- CALAIS

- 20 ANTIFER
- 21 SOLE
- 22 OUESSANT
- 23 CASQUETS
- 24 IROISE
- 25 YEU
- 26 PAZENN
- 27 ROCHEBONNE
- 28 FINISTERE
- 29 CANTABRICO

- 30 LIGURE
- 31 LION
- 32 PROVENCE
- 33 ELBE
- 34 CORSE
- 35 BALEARES
- 36 MINORQUE
- 37 SARDAIGNE
- 38 MADDALENA
- 39 CIRCEO

- 40 LIPARI
- 41 CARBONARA
- 42 TUNISIE
- 43 ANNABA
- 44 ALGER
- 45 PALOS
- 46 ALBORAN
- 47 CABRERA

Échelle Beaufort

Degrés	Termes descriptifs	Vitesse moyenne en noeuds	Vitesse moyenne en km/h	État de la mer
0	Calme	< 1	< 1	Comme un miroir
1	Très légère brise	1 à 5	1 à 5	Quelques rides
2	Légère brise	4 à 6	6 à 11	Vaguelettes ne déferlant pas
3	Petite brise	7 à 10	12 à 19	Les moutons apparaissent
4	Jolie brise	11 à 16	20 à 28	Petites vagues, nombreux moutons
5	Bonne brise	17 à 21	29 à 38	Vagues modérées, moutons, embruns
6	Vent frais	22 à 27	39 à 49	Lames, crêtes d'écume blanche, embruns
7	Grand frais	28 à 33	50 à 61	Lames déferlantes, trainées d'écume
8	Coup de vent	34 à 40	62 à 74	Tourbillons d'écume à la crête des lames, trainées d'écume
9	Fort coup de vent	41 à 47	75 à 88	Grosses lames et rouleaux
10	Tempête	48 à 55	89 à 102	Lames déferlantes grosses à énormes
11	Violente tempête	56 à 63	103 à 117	et visibilité réduite par les embruns
12	Ouragan	≥ 64	≥ 118	Mer entièrement blanche

Échelle d'état de la mer

Degrés	Terme	Hauteur des vagues
0	Calme	0 m
1	Ridée	0 à 0,1 m
2	Belle	0,1 à 0,5 m
3	Peu agitée	0,5 à 1,25 m
4	Agitée	1,25 à 2,5 m
5	Forte	2,5 à 4,0 m
6	Très forte	4 à 6 m
7	Grosse	6 à 9 m
8	Très grosse	9 à 14 m
9	Énorme	≥ 14 m

1 nœud (N) = 1 mille/heure

1 mille (M) = 1 852 mètres (m)

Les vitesses se rapportent au vent moyen et non aux rafales

4 Le balisage

Le balisage en mer, se compose de bouées ou d'espars (tourrelles, perches...) et se définit toujours par des formes et des couleurs.

Le balisage latéral, conçu pour les navires venant de la mer vers la terre (atterrissage). ▼

TERRE (PORT)

**Marque latérale
BABORD cylindre**

**Marque latérale
TRIBORD cône**



*De nuit : rouge
de rythme quelconque*

*De nuit : vert
de rythme quelconque*

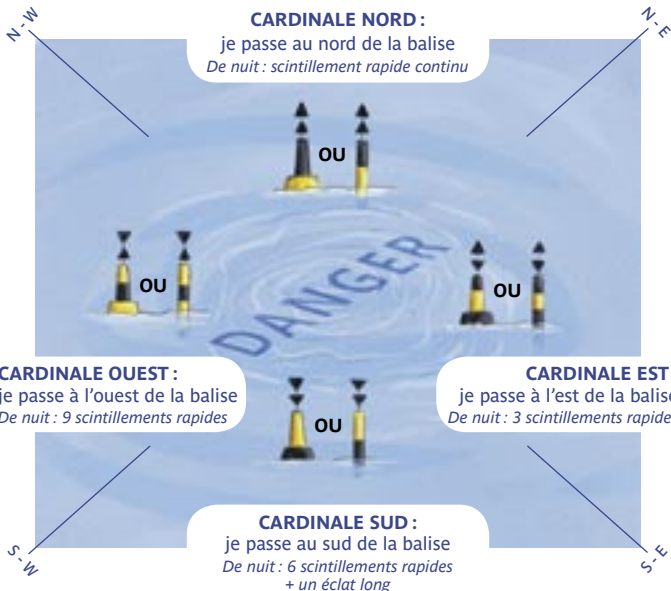
- Bas si rouge
- Bâbord cylindre rouge

- Tricot vert
- Tribord cône vert

MER

Le balisage cardinal signale un danger et indique toujours la zone d'eau saine où il faut naviguer par rapport à la bouée.

Exemple : je dois passer à l'Est d'une cardinale Est. Au Sud d'une cardinale Sud. ▶



Marques de danger isolé

De nuit : couleur blanche, 2 éclats groupés



Marques d'eaux saines

De nuit : couleur blanche, isophase ou occultations



Marques spéciales

De nuit : couleur jaune, rythme quelconque (autres que marques cardinales, danger isolé et marques d'eaux saines)

■ Les bons réflexes

- Anticiper l'apparition du balisage sur la carte avant qu'il n'apparaisse visuellement.
- Regarder son compas et toujours avoir une représentation mentale des points cardinaux.

■ Les attentions

- Mer formée, soleil, casiers de pêche, autant d'éléments qui peuvent perturber l'appréciation visuelle du balisage.
- Une balise se repère en moyenne à 1,5 mille et s'identifie à moins de 1 mille.
- Un espar repose sur une fondation d'où l'importance de l'arrondir plus largement.
- Sur les cartes seules les marques portant une larme de couleur rouge magenta émettent un signal lumineux de nuit.
- Attention, tous les "cailloux" ne sont pas balisés.
- **Attention, mettez régulièrement à jour vos cartes papier (contactez le SHOM) ou électroniques (contactez le fournisseur).**
- **Attention zone B : (ex : Antilles, Saint Pierre et Miquelon, ...) : couleurs inversées pour le balisage latéral.**

“ Bateau qui naît en Gironde ne navigue bien qu'en pays malouin. ”

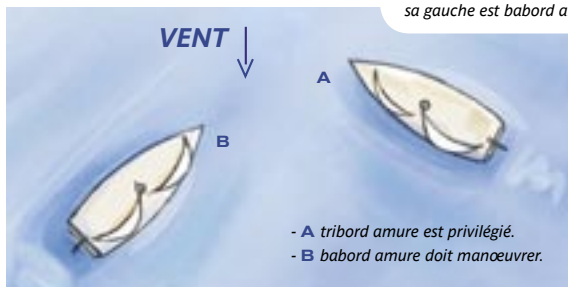


5 Les règles de barre et de route

Le respect des règles de barre et de route est primordial pour que la mer demeure un espace sécurisé et de liberté. D'une manière générale la vitesse d'un navire doit être appropriée à son environnement.

■ Règles entre voiliers

● Voiliers tribord / bâbord amure.



- **A** qui reçoit le vent par sa droite est tribord amure.
- **B** qui reçoit le vent par sa gauche est babord amure.

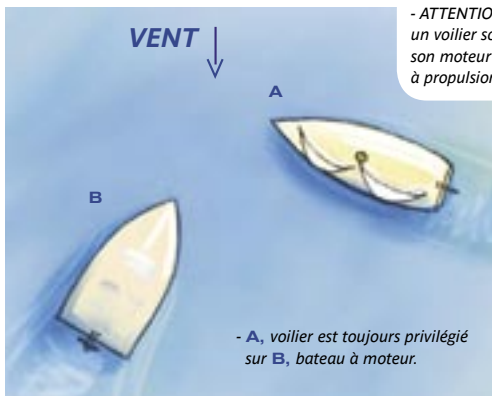
● Voiliers au vent / sous le vent.



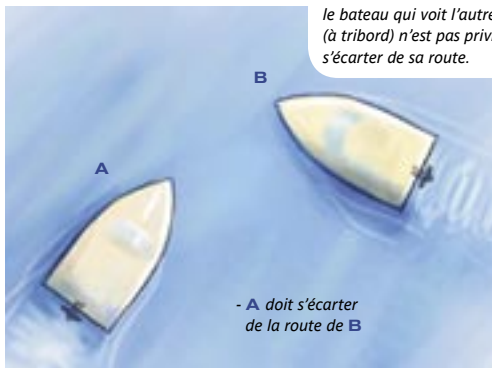
- **A** au vent est celui qui est le plus près du vent.
- **B** sous le vent est le plus éloigné du vent.

Nota : En droit maritime, le terme consacré est "privilégié" même si le mot "prioritaire" est plus communément utilisé.

■ Règles entre voiliers et bateaux à moteur



■ Règles entre bateaux à moteur



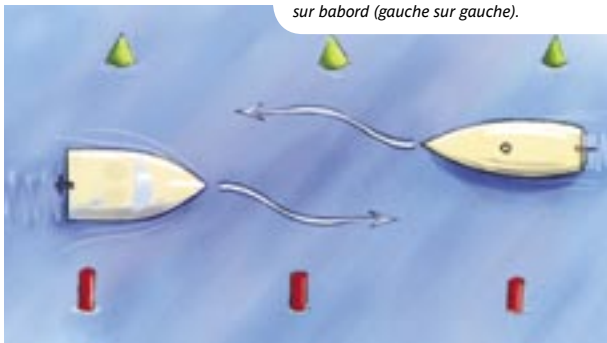
■ Règles entre bateaux rattrapé/rattrapant quel que soit le mode de propulsion

- Est considéré comme rattrapant tout navire qui se rapproche de l'arrière d'un autre dans un secteur de 135°



■ Règles de navigation dans les chenaux

- Dans un chenal, les bateaux doivent serrer la droite afin de se croiser babord sur babord (gauche sur gauche).



■ Règles pour éviter l'abordage

Les recommandations qui précèdent et qui suivent font référence aux Règles 5 - 16 - 17 et 19 du RIPAM* ; règlement qui en compte bien davantage. Nous invitons le plaisancier à le consulter chaque fois que nécessaire.

Veille :

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée et se donner les moyens d'une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage. Cette disposition doit être respectée par tous les navires, même privilégiés.

Manœuvre du navire non privilégié :

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à montrer ses intentions et s'écarter largement.

Manœuvre du navire privilégié :

Le "navire privilégié" doit maintenir son cap et sa vitesse. Néanmoins, il doit manœuvrer dès qu'il lui paraît évident que l'autre navire, tenu de s'écarter de sa route, ne le fait pas. *Cette disposition ne saurait dispenser le "navire non privilégié" de l'obligation de s'écarter de la route du "navire privilégié".*

Conduite par visibilité réduite :

Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances et aux conditions de visibilité réduite et tenir son ou ses moteurs prêts à démarrer.

*RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.

■ Les bons réflexes

- Assurer une veille permanente visuelle et auditive.
- Même privilégié, ne pas hésiter à entreprendre toute manœuvre pour éviter un abordage imminent.
- Respectons les bateaux de pêche en action de pêche : ils sont privilégiés.

■ Les attentions

- Avoir un navire toujours prêt à manœuvrer à tout moment.
- Montrer ses intentions par des manœuvres franches.
- **Ne pas abuser des priorités.**
- Admettre que bateau à voile et bateau à moteur appartiennent à une même famille, la plaisance, dont l'éthique est le respect et la courtoisie mutuelle.
- Respectons la vitesse indiquée dans les ports et les rades.
- **L'appel d'une capitainerie se fait directement par VHF sur le canal 9.**
- **Fréquentation d'un port : vigilance.**

“
Quand on affirme,
il faut s'attendre à prouver.”
”



6 Le mouillage

Naviguer, c'est aussi le plaisir d'un bon mouillage.

- Choisir sa zone de mouillage avec précaution. Mouiller si possible dans les zones indiquées sur les cartes.
- Prendre un coffre mis à disposition des plaisanciers par les ports de plaisances est une solution sûre.
- La zone d'évitement doit tenir compte du marnage, du courant, et des bateaux situés à proximité.
- S'assurer de la tenue de son mouillage (il est recommandé de donner à la chaîne 3 fois la hauteur d'eau).
- Ne pas oublier les marques de jour et de nuit.

■ Les bons réflexes

- Dans la bande des 300 mètres, même non balisée, limiter sa vitesse à moins de 5 nœuds.
- Évitez les débarquements à la nage. Zone de mouillage ne signifie pas zone de baignade.
- Respectons l'évitage de la zone des 100 m autour des pavillons de signalisation des plongeurs.

- Pavillons signalant des plongeurs sous-marins fixés sur les embarcations
ou sur des bouées trainées par les plongeurs.



Pavillon ALPHA



Croix de St André



Pavillon rouge
barré en diagonale

Passer À PLUS DE 100 MÈTRES et rester vigilant

- Éclairons notre bateau la nuit : feu de mouillage.
- Respectons le balisage des plages.
- Respectez l'évitement de chaque bateau
- Surveillons nos enfants lorsqu'ils se baignent. Rappelons que l'usage de l'annexe doit être réservé aux besoins de servitude.
- Privilégions le port de la brassière ou du gilet de sauvetage pour les transferts en annexe.

■ Les attentions

- Attention au courant. Au mouillage, le courant peut emporter les baigneurs et les éloigner du bateau. Pour les baignades autour du bateau, un cordage de quelques mètres à la traîne prolongé par un pare-battage peut être d'un grand secours.
- Une personne au moins doit toujours être à bord du bateau pendant la baignade. Limiter le nombre de baigneurs simultanés est une sécurité supplémentaire.
- Attention au barbecue pour ses risques d'incendie et ses nuisances odorantes.

RESPECTONS L'ENVIRONNEMENT LA CANETTE DE SODA METTRA 50 ANS À DISPARAÎTRE



“ La plongée ne s'invente pas, elle s'apprend. ”

Règles de bon sens

Je prévois d'appareiller....

- Quel est mon niveau de préparation de la navigation projetée ?
- La navigation projetée n'est-elle pas au-delà de mes compétences et de celles de mon équipage ?
- Mon navire et son équipement sont-ils appropriés pour cette navigation ? Et en état de marche ?
- Ai-je pris connaissance des prévisions météo pour la navigation projetée ?
- Qui ai-je prévenu à terre de mes intentions ?
- Mon équipage sait-il où est rangé le matériel de sécurité ? Sait-il s'en servir ?
- Si le temps se dégrade, mes équipiers ont-ils la tenue adaptée ?
- Dois-je imposer en permanence le port de la brassière ou du gilet de sauvetage ? Fortement conseillé, notamment pour les enfants et les personnes ne sachant pas nager.
- Ai-je fait le plein de carburant et d'eau douce ?

Ce guide est un recueil d'informations pratiques qui ne saurait remplacer les recueils et guides nautiques officiels. La responsabilité de la MACIF et de la SNSM ne peut être engagée en cas d'imprécision ou d'erreurs.



Avertissement

Ce petit guide pratique n'a d'autre ambition que de rappeler sommairement quelques règles de bon sens et principes régissant l'usage de la Navigation de Plaisance. En aucun cas, il ne saurait se substituer aux ouvrages autorisés traitant de tous les sujets abordés et seuls à même d'apporter les réponses nécessaires à toute situation, doute et interrogation du Plaisancier (cours de navigation, météo, Règlement International pour Prévenir les Abordages en mer, cartographie, balisage, etc...).

Charte du Citoyen de la Mer

Les approches maritimes de notre littoral sont aujourd'hui surchargées.

La mer reste un partenaire exigeant qu'il faut connaître.

La mer reste enfin encore très largement un espace de liberté, faiblement réglementé et accessible à tous.

C'est pour préserver ce trésor, que les Sauveteurs en Mer ont décidé de promouvoir les dix commandements du Citoyen de la Mer :

Le citoyen de la mer responsable :

- ❶ *s'informe sur le milieu maritime qu'il va pratiquer,*
- ❷ *est conscient de ses possibilités et de ses limites,*
- ❸ *connaît et maîtrise l'engin qu'il manœuvre,*
- ❹ *connaît l'état de préparation de son équipage et s'assure de son équipement.*

Le citoyen de la mer solidaire :

- ❺ *est prêt à l'éventualité d'être lui-même un sauveteur,*
- ❻ *surveille son environnement lorsqu'il est en mer,*
- ❼ *porte spontanément secours aux personnes en difficultés et sait donner l'alerte.*

Le citoyen de la mer respectueux :

- ❽ *s'intéresse aux habitudes et contraintes des autres acteurs de son environnement maritime,*
- ❾ *reste toujours courtois,*
- ❿ *respecte scrupuleusement l'environnement.*

Apprenez à naviguer en sécurité

École de croisière
au départ
de La Rochelle,
Vannes et
Marseille.

MACIF
Centre de Voile

Stages de sécurité Survie
avec la SNSM



Centre de Voile

BP 8414 - 79024 NIORT CEDEX 9
Tél. 05 49 09 44 41
Internet : www.mcv.asso.fr